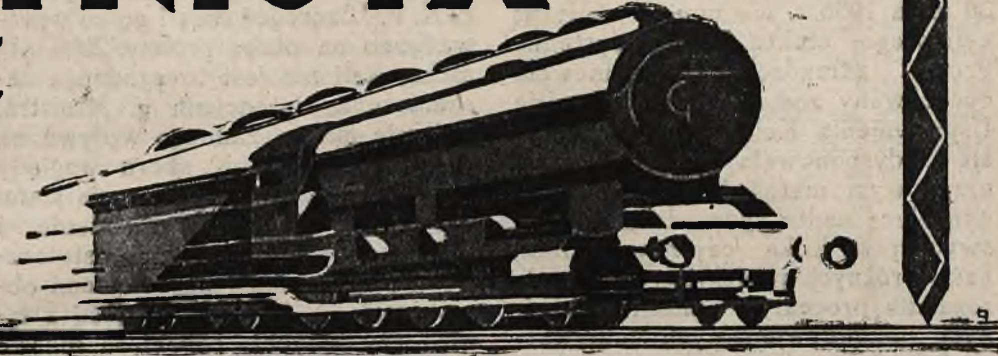
ROK XVII. Warszawa, Wrzesień 1936 r. Nr. 7 (256)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

GODZINOWE

Pierwsza faza walki o poziom należności za czas służby parowozowej została zakończona. Na froncie panuje chwilowo spokój, a nawet zawieszenie broni. Pracownicy parowozowi, pragnąc dać dowód lojalności, spokoju i opanowania i nie mając powodu wątpić w szczerość oświadczeń ze strony najbardziej miarodajnej, czekają na wynik pracy nad ostatecznym sformułowaniem tekstu zarządzenia o godzinowem i uzależniają dalsze swe postępowanie od treści tego zarządzenia.

Zarówno dla potrzeb historycznych jak też i dla orjentacji na wszelki możliwy wypadek nie od rzeczy będzie streścić i poddać krytycznej ocenie przebieg zdarzeń związanych z reformą systemu oraz z obniżeniem należności za czas służby parowozowej.

Wrażenie wśród interesowanego personelu było mocne a odruch protestu był żywiołowy. Po raz pierwszy od wielu lat pracownicy, dotknięci tym razem do żywego, poruszyli się naprawdę; stało się oczywistem, że nie przełkną nowego ciosu na surowo, tak jak przełknęli ciosy poprzednie.

Ministerstwo Komunikacji zorjentowało się szybko i trafnie w sytuacji i oceniło należycie nastroje wśród pracowników. Uznało wobec tego za stosowne wycofać się, częściowo przynajmniej, z dotychczasowych pozycyj i oddziałać uspokajająco. W tym celu wydane zostało zarządzenie z dn. 8 lipca 1936 r. Nr. P. 6/39/11/36 opublikowane dnia 25 lipca 1936 w Dzienniku Urzędowym Nr. 39, poz. 198, którego sens istotny sprowadza się do zredukowania obniżki należności o 20% w stosunku do norm, które obowiązywały poprzednio. Drużyny, których łączny zarobek miesięczny, obliczony na podstawie zarządzenia o „godzinowem" jest w ciągu miesiąca niższy po nad 20% od zarobku obliczonego na zasadzie poprzednio obowiązujących przepisów o „godzinowo - kilometrowem" otrzymują stosowne wyrównanie. Zarządzenie obowiązuje od chwili wprowadzenia zmiany systemu, t. j. od 1.VI.36 r.

Ministerstwo dołożyło starań, aby treść nowego zarządzenia dotarła bezzwłocznie do wiadomości interesowanego personelu. Istotnie, tym razem zarządzenie ogłoszone zostało, coprawda w sposób nieoficjalny, nie w 20 dni po wydaniu odnośnego Dziennika Urzędowego M. K., lecz już dn. 10.VII.36, t. j. na 15-cie dni przed wydaniem Dziennika. P. Minister Komunikacji zawezwał w tym celu do siebie przedstawicieli niektórych związków zawodowych i poinformowawszy ich o treści swoich decyzyj, złożył ponadto ważne oświadczenie, wyjaśniające tendencje i zamiary M. K. w sprawie godzinowego.

W szczególności stwierdził p. Minister, iż **zamiarem jego było uproszczenie zagmatwanych przepisów a nie obniżenie poziomu życiowego maszynistów przez znaczne obniżenie ich zarobków.**

Przy tak zasadniczej reformie nie można uniknąć tego, że jedni nieco zyskują a drudzy coś tracą. Ale p. Minister dążyć będzie do tego, aby zarządzona przezeń po okresie próbnym rewizja przepisów poszła w tym kierunku, **by i zyski były nie wielkie i straty nieznaczne.** Zarządzenie o wyrównaniu strat do 20% ma charakter przejściowy i obowiązywać będzie tylko w okresie próbnym. **Nie znaczy to bynajmniej, że nastąpi jakaś ogólna, 20%-towa obniżka dodatków.** Przy rewizji przepisów mogą być zaledwie **nieznaczne różnice** w kierunku zwiększenia lub obniżenia dodatku w stosunku do dotychczasowych zarobków.

Oświadczenie to powtórzył i uzupełnił wobec przedstawicieli naszego Związku p. Nacz. Wydz. M. K. Henisz dodając, iż M. K. nie jest zadowolone z praktycznych rezultatów nowego systemu, że zamiarem p. Ministra było istotnie tylko uproszczenie systemu, że globalna suma kredytów na godzinowe nie będzie obniżona, że Dyrekcje otrzymały polecenie przedłożenia do 22.VIII b. r. cyfrowego materjału porównawczego i że rewizja zmierzać będzie do wyrównania zarobków na poziomie możliwie jaknajbardziej zbliżonym do poziomu z przed 1.VI.36 r.

O ile te oświadczenia mogą nas słusznie napawać otuchą na przyszłość i mogą usprawiedliwić nadzieję, że walka nasza o poziom należności zakończona zostanie zwycięsko lub conajmniej, że unikniemy strat zbyt dotkliwych, o tyle nie tłumaczą one zupełnie sensu dotychczasowych zarządzeń M. K.

W świetle oświadczeń p. Ministra zarządzenia te są zupełnie niezrozumiałe i nie dają się logicznie uzasadnić. Zarządzenie z dnia 30 maja 1936 r. o godzinowem powoduje — wbrew

intencjom p. Ministra — znaczną obniżkę zarobków olbrzymiej większości maszynistów, a zatem i dotkliwe obniżenie ich stopy życiowej. Śmiesznem poprostu byłoby przypuszczenie, iż autorowie zarządzenia z dnia 30 maja 1936 r. nie umieli obliczyć cyfrowego efektu nowego systemu. Projekt zarządzenia o godzinowem opracowany został przez Komisję Usprawnienia Kolejnictwa, a Komisja ta dysponowała nietylko całym urzędowym materjałem statystycznym, lecz nadto sporządziła w toku swych prac kilka czy nawet kilkanaście różnych projektów, obliczała rozmaite procenty obniżek globalnych i indywidualnych, odbywała wielokrotnie długie konferencje z przedstawicielami Związków i wypytywała osobiście licznych pracowników na całej sieci P. K. P. Projekty Komisji były badane w fachowych Departamentach M. K. i stanowiły przedmiot różnych konferencyj, a samo zarządzenie o godzinowem nie było bynajmniej dziełem przypadku ani chwilowego natchnienia, lecz rezultatem długiej i żmudnej pracy badawczej. Czyżby zatem Komisją in corpore nie umiała sobie dać rady z najprostszemi działaniami arytmetycznemi i czyż to możliwe, aby nikt się nie spostrzegł ani nie umiał obliczyć jaki będzie i musi być skutek praktyczny zarządzenia M. K. z dn. 30 maja 1936 r.?

Przypuśćmy jednak na chwilę, że cyfrowych efektów nowego systemu nie można było rzeczywiście zgóry przewidzieć ani też obliczyć i ocenić bez 3-miesięcznej próby praktycznej. Jeśli tak, to z jakiej rozumnej racji próba ta ma się odbywać w tak dziwacznych warunkach i dlaczego jej koszty mają ponosić pracownicy? Jeśli próba ta ma mieć wogóle jakiś sens — może ona polegać tylko na porównaniu efektów cyfrowych. Tak się zresztą próbę tę obecnie przeprowadza: Dyrekcje porównują zarobki według nowych przepisów z zarobkami według przepisów, które obowiązywały poprzednio i zestawiają rezultaty porównania. Wyniki tego porównania nie zależą bynajmniej od sumy złotówek, które kasjer wypłaca poszczególnym maszynistom i nie zmieniłyby się ani na jotę, gdyby im wypłacano w okresie próbnym pełne zarobki, obliczone według dawnego systemu. Obniżanie zarobków o 20 czy o jakikolwiek inny procent jest w tym celu najzupełniej zbędne; przysparza tylko kłopotu, gmatwa i utrudnia obliczenia i mnoży bez potrzeby formalności manipulacyjno - rachunkowe. Obniżka zarobków o 20% jest obniżką niewątpliwie znaczną. P. Minister oświadczył, wyraźnie, iż nie ma zamiaru wprowadzać znacznej obniżki i dał do zrozumienia i w ostatecznej redakcji przepisów obniżka — jeśli wogóle będzie istniała — tego procentu nie sięgnie i ograniczy się do różnic niewielkich. Z oświadczenia p. Nacz. Henisza wynika ponadto, że kredyt na godzinowe nie został obniżony i nie będzie obniżony w przyszłości. Wreszcie, najprostsze chyba poczucie słuszności wymaga, aby koszty prób i doświadczeń mających na celu uproszczenie administracji ponosił ten, kto z nich będzie korzystał, a więc w tym wypadku P. K. P. Dlaczegóż tedy i po co wprowadzono na okres próbny 20% obniżkę, jeśli nie jest to zgodne z zasadniczemi intencjami p. Ministra, jeśli nie ma to, żadnego wpływu na rezultaty próby i skoro względy słuszności a nawet t. zw. racja stanu przemawia przeciwko drażnieniu i tak już doprowadzonych do ostateczności pracowników bezcelowemi obniżkami? A wreszcie — jeśli z takich czy innych, coprawda niezrozumiałych, powodów koniecznie już tak być musiało — zachodzi pytanie dlaczego nie ograniczono odrazu obniżki do 20%, lecz wywołano lekkomyślnie fermenty i wzburzenie wśród pracowników? Wszystko to, co oświadczono pracownikom dn. 10 lipca 1936 r. można było, zdaniem naszem, oświadczyć śmiało także i 20 czerwca, a w ten sposób można było uniknąć wielu nieporozumień i kłopotów.

Tą drogą dochodzimy do wniosku, że przebieg interesujących nas tutaj zdarzeń nie da się logicznie wytłumaczyć w świetle urzędowych wyjaśniej. W czasie pomiędzy 20 czerwca a 8 lipca 1936 r. zaszło niewątpliwie coś, co skłoniło M. K. do wydania dodatkowych zarządzeń i do złożenia oświadczeń wyjaśniających i uspokajających. Według naszego mniemania, rolę decydującą odegrał tu sposób w jaki pracownicy zareagowali na obniżkę swoich należności. Tu właśnie leży klucz do wyjaśnienia dotychczasowego przebiegu wypadków i to musi być punktem wyjścia dla dalszej taktyki pracowników. Należy to podkreślić i uwypuklić należycie, albowiem sprawa nie jest dotąd formalnie zakończona.

W chwili gdy piszemy te słowa odbywa się w M. K., prowadzona w tempie pszyśpieszonem, praca nad sformułowaniem ostatecznego tekstu przepisów o godzinowem. Należy spodziewać się, że zgodnie z oświadczeniem p. Ministra w pracy tej uwzględnione będą słuszne wnioski zgłoszone przez naszą organizację i rozpatrzony będzie przedłożony przez nas materjał. Z posiadanych przez nas informacyj wynika, że w tymczasowym tekście przepisów zajdą zmiany poważne, choć przedwczesnem byłoby jeszcze przesądzać na czem zmiany te będą polegać. Samo godzinowe, jako podstawa systemu będzie utrzymana, przeciwko czemu zresztą, nikt rozumny nie protestował. Jeśli chodzi o stawki i o poziom zarobków — to oświadczenie p. Ministra wyjaśnia dostatecznie tendencje, które nim kierują i które powinne być miarodajnemi dla jego podwładnych.

Spodziewać się należy, że prace, prowadzone w tym duchu i według tych założeń w M. K. nie ograniczą się do godzinowego, lecz obejmą również wagonowo - strefowe dla drużyn parowozowych na kolejach wąskotorowych. Stawki tej należności obniżone zostały znacznie, bo przeciętnie o 20%, co uznać musimy za sprzeczne z zamiarami p. Ministra. P. Minister nie wspominał wprawdzie w oświadczeniu swojem o wagonowo- strefowem, jednakże, deklarując swój przychylny stosunek do poziomu zarobków personelu parowozowego, nie uzależniał go od szerokości toru, na którym personel ten pracuje. Podwyższenie stawek wagonowo - strefowego nasuwa się zatem, jako logiczna konsekwencja stanowiska M. K. w sprawie poziomu należności z tytułu godzinowego i jest tem bardziej konieczne, iż obniżki tego dodatku nie można tłumaczyć dążnością do uproszczenia administracji, albowiem system dotychczasowy pozostał niezmieniony.

Spodziewamy się również, że ostateczne ustalenie wysokości zarobków za czas służby na parowozie nastąpi z ważnością od 1.VI 1936 r. i że w ten sposób wyrównane zostaną straty, poniesione przez drużyny wskutek 20% obniżki tych zarobków w okresie przejściowym.

Moglibyśmy zatem oczekiwać spokojnie rezultatu pracy nad ostatecznem sformułowaniem tekstu przepisów o godzinowem, gdyby nas dotychczasowe doświadczenie nie pouczyło, że aparat administracyjny M.K. nie zawsze stosuje się ściśle do poglądów p. Ministra i zdradza aż nazbyt często tendencję do wypaczania i koszlawienia jego dobrych intencyj. Zmusza nas to do czujności i do utrzymania pogotowia na wszelki wypadek: Bo i o tem pouczyło nas doświadczenie, że tylko stanowcza postawa pracowników i tylko manifestacja ich zdecydowanej woli może zapewnić sukcesy w walce o interesy naszego zawodu. Maszyniści dali ostatnio dowód, że postawę taką zająć umieją w razie potrzeby, a wobec tego wolno się chyba spodziewać, że Ministerstwo Komunikacji nie da im ponownie powodu do słusznych protestów, zwłaszcza, iż chwila obecna wymaga, w interesie Państwa, spokoju i unikania zbytecznych fermentów i zadrażnień.

WYJAŚNIENIE

W lipcu roku bieżącego wydał Zarząd Główny naszego Związku z okazji zmiany systemu należności za czas służby parowozowej odezwę do wszystkich pracowników parowozowych P. K. P., w której, między innymi, powołał się dwukrotnie na treść oświadczeń złożonych na Walnym Zjeździe B. Z. Z. M. w Stanisławowie dn. 20 czerwca 1936 r. przez „przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji". W szczególności przypisywała wspomniana odezwa „przedstawicielowi M. K." twierdzenie, iż **„VIII grupa upo-**

sażenia w służbie parowozowej będzie zniesiona, i że utrzymywana jest dotąd tylko siłą bezwładu aż do wymarcia lub zemerytowania wszystkich, którzy grupę taką posiadają", ponadto zaś twierdziła odezwa jakoby rzeczony przedstawiciel M. K. **zapewniał dnia 20 czerwca, a więc w 20 dni po wydaniu Dziennika Urzędowego M. K., w którym zarządzenie o godzinowem jest umieszczone, że niema jeszcze w tej sprawie żadnych decyzyj i że nie wiadomo czy i kiedy będą one powzięte.**

Przedstawicielem p. Min. Komunikacji na Walnym Zjeździe B. Z. Z. M. w Stanisławowie w dn. 20 czerwca r. b. był Nacz. Wydz. M. K. p. **Mgr. E. Henisz,** który stwierdził wobec przedstawicieli Prezydjum Z. Z. M., że oświadczeń o takiej lub podobnej treści na Zjeździe nie składał i składać nie mógł. Wobec tego ubolewając, iż daliśmy się wprowadzić w błąd nieścisłym informacjom, w imię prawdy i lojalności, poczuwamy się do obowiązku odwołać niniejszym wskazane wyżej twierdzenia odezwy i przeprosić imieniem własnem oraz imieniem całego Zarządu Głównego p. Nacz. Henisza za wyrządzoną mu mimowoli i w dobrej wierze przykrość. Równocześnie z prawdziwym zadowoleniem podajemy do wiadomości czytelników złożone nam z okazji omawiania tej sprawy przez p. nacz. Henisza zapewnienie, iż Ministerstwo Komunikacji nie zamierza bynajmniej kasować 8-ej grupy uposażenia dla maszynistów, lecz przeciwnie grupę tę jako osiągalną normalnie dla maszynistów parowozowych utrzyma nadal.

Zamieszczając powyższe oświadczenie uważamy, iż jest naszem prawem i obowiązkiem wyjaśnić okoliczności, które spowodowały zamieszczenie w odezwie twierdzeń — jak się okazało — nieprawdziwych. Informacje o przebiegu zjazdu oraz o treści wygłaszanych na niem przemówień otrzymaliśmy od delegatów na Zjazd, członków B. B. Z. M.

Wszelkie pozory świadczyły, iż są to ludzie przytomni i na tyle inteligentni, iż rozumieją co się do nich mówi, zwłaszcza jeśli chodzi o oświadczenia przedstawiciela naczelnej władzy P. K. P. Gdy zaś wszyscy oni, jeden niezależnie od drugiego, tak właśnie, a nie inaczej, streścili nam przemówienie p. Nacz. **Henisza,** mieliśmy prawo przypuszczać, że ich relacje zgodne są z prawdą.

Zastanawiając się nad przyczynami, które spowodować mogły ten, dość dziwny, zbieg okoliczności, dochodzimy do wniosku, iż zachodzą tutaj dwie możliwości.

Możliwem jest przedewszystkiem, że delegatom pomieszało się w głowie o co zresztą z uwagi na poziom i chaotyczność obrad Zjazdu B. B. Z. M. nie było trudno. Jeśli chodzi o 8-mą grupę uposażenia mógł się przyczynić do powstania plotki sam p. Prezes B. Z. Z. M. Drożyński, który, jak świadczy oficjalne sprawozdanie ze Zjazdu (p. „Maszynista Kolejowy" Nr. 7 z lipca 1936, str. 4) chwalił się m. in. także sukcesem w postaci „utrzymania 8 grupy uposażenia dla maszynisty **wobec zamierzenia M. K. zaliczenia maszynisty najwyżej do 9 grupy".** Gdy nadto delegaci wysłuchali nieprawdopodobnych wprost bujdałek „referenta" Korzeniowskiego, i odpowiedzi p. Nacz. Henisza na wysunięte przezeń postulaty, przyczem była mowa o zaszeregowaniu i o różnych grupach uposażenia — mogło się im snadnie w głowie pokręcić, zwłaszcza o ile zachodziła potrzeba odpowiedniego wzmocnienia animuszu, aby móc strawić i przełknąć różne niemiłe historyjki i incydenty, w które Zjazd obfitował.

Jeśli chodzi o godzinowe, to niezależnie od treści oświadczenia p. Naczelnika Henisza, niewątpliwym jest fakt, iż delegaci na Zjazd B. Z. Z. M. odnieśli z przebiegu obrad wrażenie, iż w tej sprawie nic nie zostało jeszcze zdecydowane i że drużynom parowozowym nie zagraża w związku z tem żadna strata, ani żadne pogorszenie warunków egzystencji. W tem przekonaniu delegaci wrócili do miejsc służbowych i tu dopiero dowiedzieli się zarówno o wydaniu zarządzenia M. K. z mocą obowiązującą od 1.VI.1936, jak też o treści tego zarządzenia. Nie wiemy dlaczego delegaci takie właśnie wrażenie odnieśli, a mianowicie czy dlatego, że źle zrozumieli treść przemówień czy też dlatego, że przemówienia te nie były dość jasne, wyraźne i stanowcze. Skłonni jesteśmy przychylić się raczej do tej drugiej możliwości skoro nawet oficjalne sprawozdanie ze Zjazdu wydane już po opublikowaniu treści nowego zarządzenia o godzinowem (Nr. 7 „Maszynisty Kolejowego" z lipca 1936 r.), wyraża się o tej materji mętnie, niejasno i bałamutnie.

W każdym razie pewnem jest, iż Zjazd B. B. Z. M. nie zdawał sobie zupełnie sprawy z sytuacji, w przeciwnym bowiem razie byłby napewno na to jakoś zareagował co niemogłoby przejść bez oddźwięku i ujść uwadze opinji publicznej. Brak orjentacji u delegatów organizacji, cji, chwalącej się bliskimi stosunkami i wpływami w M. K., na Zjazd obradujący w 20 dni po wydaniu tak ważnego i doniosłego dla maszynistów zarządzenia dał temat do różnych pogłosek i domysłów, wśród których zanotowaliśmy przypuszczenie, iż opóźnienie publikacji zarządzenia o godzinowem o dni 20 ma pewien związek z datą Zjazdu B. Z. Z. M.

Istnieje jednak i inna jeszcze możliwość: Nie jest wykluczonem, że poinformowano nas umyślnie fałszywie. Zachodziłby wówczas wypadek świadomej prowokacji, tem wstrętniejszej, iż pochodziłaby ona z szeregów Związku, reklamującego się swoją współpracą z administracją kolejową i swem ultra-lojalnem nastawieniem. Celem takiej prowokacji mogłoby być tylko szerzenie fermentu wśród pracowników, zwłaszcza iż informacje podobne do tych, którymi nas w błąd wprowadzono, rozpowszechniane były po parowozowniach, w rozmowach prywatnych, a nawet i na zebraniach.

Tak, czy inaczej, mamy pełne prawo powołać się na dobrą wiarę w przyjęciu informacji, które aczkolwiek fałszywe, miały pewne cechy prawdopodobieństwa i pewne pozory uzasadnienia, oparte nie na beztreściwej fantazji ale na faktach.

WIĘCEJ PRAWDY — MNIEJ WYKRĘTÓW

Zmiana systemu należności za czas służby na parowozie jest dla B. B. Z. M. zdarzeniem bardzo nieprzyjemnem. Pod naciskiem wydarzeń zachwiały się fundamenty, na których organizacja ta opiera swą egzystencję. Przebieg wypadków układa się dla B. B. Z. M. fatalnie; co krok — to wpadunek i kompromitacja. Konsekwencje w postaci ubytku członków nie dały na siebie długo czekać, nic też dziwnego, że p. p. przywódcy krzątają się gorączkowo, aby ratować sytuację i zachować przynajmniej pozory, gdy rzeczywistość sfałszować się nie daje.

Temu celowi poświęcony został sierpniowy numer „Maszynisty Kolejowego", w którym uczyniono wszystko możliwe, aby przy pomocy kawału, znanego pod nazwą „łapaj złodzieja" wykazać dziecięcą niewinność B. B. Z. M., udowodnić jego zasługi dla interesów maszynistów, a odpowiedzialność za winy popełnione przez administrację kolejową, przerzucić na nasz Związek.

Czytelnicy wybaczą nam zapewne, że nie będziemy się wdawali w dyskusję z historjozoficznymi wywodami „Maszynisty Kolejowego" na temat rozłamu w Z. Z. K. w r. 1918, ani na temat, kto, gdzie i kiedy zgodził się na etaty dla palaczy, oraz kto i kiedy uchwalił zgodę na obniżkę godzinowo-kilometrowego. Sądzimy, że nad temi sprawami z czasów dawno minionych „z czasów, gdy dzisiejsi mądrale i besserwisserzy byli jeszcze wszyscy bez wyjątku w naszych szeregach można przejść spokojnie do porządku spraw aktualnych, zwłaszcza, że nie miło patrzeć, jak kto sam sobie pluje na brodę. Pozwolimy sobie natomiast zestawić pokrótce fakty, związane ze sprawą, która nas obecnie naprawdę interesuje, t. j. ze sprawą zmiany systemu i obniżenia należności za czas służby parowozowej. W zestawieniu tem powoływać się będziemy na źródła niepodejrzane, bo na drukowane słowo B. B. Z. M., lub jego najbliższych przyjaciół i sojuszników.

Czasopismo p .t. „Konduktor", organ Związku Drużyn Konduktorskich, organizacji w 100% prawomyślnej i z B. B. Z. M. duchowo spokrewnionej, stwierdza w Nr. 14 z dn. 15 lipca 1936, na str. 2, w artykule pod tytułem: „Ku świadectwu prawdzie", co następuje: *„W listopadzie ub. roku nasz Związek i Zw. Maszynistów (nie my, a więc B. B. Z. M.), zaproszone zostały do Biura Usprawnienia Min. Komunikacji, gdzie przedstawiono nam 4 (cztery) projekty nowego systemu godzinowo-kilometrowego, na które zarówno my, jak i Związek Maszynistów nie zgodziliśmy się. W grudniu roku ub. odbyła się druga konferencja, na której żądano od nas i od Zw. Maszynistów spostrzeżeń co do wspomnianych 4 projektów".*

A więc już w listopadzie r. 1935 *Zarząd* B. B. Z. M. wiedział o projektach zmiany godzinowo - kilometrowego i znał ich treść, skoro mu je przedstawiono, a w grudniu wezwany został do przedłożenia swoich na ten temat spostrzeżeń. Stwierdzamy natomiast, że projekty te nie zostały podane do wiadomości *członków* B. B. Z. M., że członkowie ci nie byli zapytywani o swoje zdanie i swoje poglądy na tę sprawę, że ich nie ostrzeżono przed grożącem z tego tytułu niebezpieczeństwem i że wogóle sprawę całą schowano pod sukno. Związek Drużyn Konduktorskich ogłosił przynajmniej teraz, coprawda o 8 miesięcy za późno, swój memorjał, przedłożony Ministerstwu, wskutek grudniowego wezwania; B. B. Z. M. dotąd pary nie puścił i nie wiadomo, czy wogóle przedłożył spostrzeżenia, których od niego żądano, i jaka ew. była treść tych spostrzeżeń. Wogóle cała sprawa stłamszona została w zaciszu gabinetu Prezydjum B. B. Z. M., które zataiło ją rozmyślnie przed opinją własnych członków. Jest to zapewne jeden z objawów tej „demokracji", którą się B. B. Z. M. na każdym kroku reklamuje. Jaki jest skutek tej gabinetowej demokracji — wiadomo dokładnie. Każdy może sobie to policzyć co miesiąc przy wypłacie zarobków, zredukowanych „tylko" o 20%.

W Nr. 7-ym „Maszynisty Kolejowego" z lipca 1936 r., na str. 4, w sprawozdaniu ze Zjazdu Stanisławowskiego, znajdujemy ustęp następujący:

„W związku z wydarzeniem ostatnich dni, dotyczących godzino - kilometrowego, oświadczono nam w M. K., że sprawa ta wiąże się z pracami Komisji Usprawnienia Kolejnictwa, z uwagi na konieczność utrzymywania dużej ilości personelu dla obliczania tej należności".

„Od Pana Ministra Komunikacji usłyszeliśmy zapewnienie, że nowy projekt w tej, czy innej formie nie obniży zarobków godzinowo - kilometrowego, a jedynie zmniejszy wybitnie koszty obliczania."

Wszystko to mówił p. Prezes B. B. Z. M. Drożyński dnia 20 czerwca 1936 roku w Stanisławowie. Delegaci słuchali go, jeśli wierzyć „Maszyniście Kolejowemu", wśród *„uroczystej ciszy"* i przyjęli jego wywody *„długo niemilknącemi oklaskami"*.

Tymczasem obowiązywało już od dni 20 zarządzenie o godzinowem, podpisane dn. 30 maja 1936 r., omówione zresztą w tym samym, lipcowym numerze „Maszynisty Kolejowego". Podane są tam przykładowe obliczenia, z których każde kończy się stwierdzeniem: *„strata przeszło 51%, strata przeszło 72%, strata przeszło 36% i t. d.*

Nieco dalej, w tymże numerze „Maszynisty Kolejowego" na stronie 9 zamieszczone jest następujące oświadczenie: *„Prezydjum ze swej strony wyjaśnia, że wszelkie zarzuty, skierowane pod adresem Bezpartyjnego Związku Maszynistów, jakoby wiedział o zamierzonej obniżce godzinowo - kilometrowego, a nawet wyraził swą zgodę, są bezczelnem kłamstwem. Autorzy tych oszczerczych zarzutów będą z naszej strony ścigani na drodze sądowej."*

Nie jesteśmy autorami tych oszczerczych zarzutów i przekonani jesteśmy święcie, że Zarząd B. B. Z. M. istotnie o zamierzonej obniżce godzinowo-kilometrowego nie wiedział. Ale w takim razie co u licha robił Zarząd B. B. Z. M. od listopada 1935 do czerwca 1936 r., po co chodził na konferencje i audjencje, skoro nietylko nie umiał zapobiec zarządzeniom krzywdzącym maszynistów tak dotkliwie, ale nawet jeszcze 20 czerwca 1936 r. nie miał zielonego pojęcia, jaka jest treść zarządzeń wydanych, podpisanych i wydrukowanych w „Dzienniku Urzędowym" przed 3-ma tygodniami? A przecież w numerze 6 „Maszynisty Kolejowego" z r. 1936 czytamy na stronie 6 w sprawozdaniu ze Zjazdu Okręgowego wileńskiego B. B. Z. M. oświadczenie osoby wpływowej i miarodajnej, bo samego Prezesa K. P. W., p. posła Starzaka, treści następującej:

„Z całą przyjemnością stwierdzam, iż B. B. Z. M. jest jednym ze związków, który stworzył własną rodzinę, idąc do wytkniętego celu, jakim jest obrona interesów swoich członków, oraz współpraca z Rządem w budowie Wielkiej Polski. Idzie do niego ostrożnie i poważnie, przez co zasługuje na uznanie i cieszy się najlepszą opinją w całem Państwie, a postulaty, wysuwane przez niego, reprezentowane w osobach prezesa Drożyńskiego i jego współpracowników, znajdują i znajdować będą w Ministerstwie Komunikacji jak najprzychylniejsze ustosunkowanie."

Przyznać trzeba, że przykrość jest duża. Jakto?... Opinja najlepsza w całem Państwie, postulaty znajdują i znajdować będą najprzychylniejsze ustosunkowanie, nawet własną rodzinę stworzyli dla wytkniętego celu, a tu kryminałem grożą gdyby ktoś ośmielił się twierdzić, że wiedzieli o obniżce najważniejszego zarobku swoich członków? I jak to właściwie się stało? Czy zagadnienie godzinowego nie mieści się w programie współpracy B. B. Z. M. z Rządem, czy też może postulat nieobniżania zarobków drużyn parowozowych nie był reprezentowany w osobach p. Prezesa Drożyńskiego i jego współpracowników? Czy też przypadkiem nie załatwiano tej sprawy w B. B. Z. M. zbyt „poważnie", a zwłaszcza zbyt „ostrożnie"?

To wszystko byłoby nawet dość zabawne, gdyby nie było tak smutne i gdyby nie miało tak tragicznych następstw dla interesów naszego zawodu. I pomyśleć tylko, że przy pomocy tak niewybrednej reklamy werbuje się członków do B. B. Z. M., a maszyniści łapią się na tę przynętę masowo!

Przyznajemy chętnie, że nie łatwo wykręcić się z tego bigosu, w który się B.B.Z.M. zresztą przypadkiem i mimowoli uwikłał. Któż mógł przewidzieć, że rzeczywistość tak brutalnie zburzy tę sielankę współpracy, zaufania i nieograniczonej niczem przychylności, że nawet wszechmocna opieka p. posła Starzaka nie pomoże.

Należało tedy za wszelką cenę szukać jakiegoś sukcesu, jakiejś zdobyczy, którą możnaby raz wreszcie przypisać własnej zasłudze. Na gwałt potrzeba było dowodu, że światopogląd i metoda pracy B.B.Z.M. prowadzi rzeczywiście do celu, w przeciwnym bowiem razie trzebaby było ogłosić bankructwo. Próbował wynaleźć ten dowód „Maszynista Kolejowy" w Nr. 8 z r. 1936 na str. 2 w artykule p. t. „Mniej słów — więcej czynu". Czytamy tam, co następuje:

„Jeśli chodzi o uzyskanie dodatku wyrównawczego do godzinowego i zmniejszenie strat z 75% do 20% ...to jest to zasługą właśnie Bezpartyjnego Związku Zawodowego Maszynistów. Nikt inny, tylko delegacja naszego związku w osobach prezesa kol. Drożyńskiego i skarbnika kol. Pomorskiego na audjencji u Pana Ministra w dn. 10 lipca 1936 r. wyjednała te ulgi... To jest prawda, której wszelkie kłamstwa i sztuczki Z.Z.M. zmienić nie mogą".

Przyznać należy, że panowie z B.B.Z.M. skromnością nie grzeszą i zasług swoich, wbrew zaleceniom ewangelii nie chowają pod korcem. Ale mają wyraźnego pecha. Bo oto czytamy w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 39 z dnia 25 lipca 1936 r. pod pozycją 198 na stronie 244, co następuje:

„Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lipca 1936 r. N. P. 6/39/11/36 w sprawie wyrównania dodatku dla drużyn konduktorskich i parowozowych za czas służby przy pociągach lub na parowozie".

Obawiamy się, że coś tam nie jest w porządku. Jakto? Nikt inny, tylko delegacja, w osobach, wyjednała na audjencji dn. 10 lipca zarządzenie, które zostało wydane i podpisane 2 dni przed tem, a opracowane zapewne jeszcze wcześniej?

Poczciwcy z „Maszynisty Kolejowego" przegapili tę drobnostkę i wyszedł z tego nowy kawał. W rzeczywistości wyglądało to o wiele skromniej. Zawezwano ich poprostu do Ministerstwa, aby ich powiadomić o wydanej przed kilkoma dniami decyzji i aby zgodnie z swą rolą i ze swem zadaniem, postarali się raz jeszcze „uspokoić kolegów". Zgadzamy się w zupełności z „Maszynistą Kolejowym" (Nr. 8/36 str. 5), że nie jest 100% sukces, a przekonani jesteśmy nawet, że jest to 100% kompromitacja

tem wstrętniejsza, iż w imię tego „sukcesu" obrzucił nas „Maszynista Kolejowy" szeregiem wyzwisk i naurągał nam od kłamców, nierobów i krętaczy. Na to odpowiedzieć możemy tylko własnemi słowami „Maszynisty Kolejowego" (Nr. 8/36, str. 2): *„Byłoby bardzo wskazane, by zarówno leaderzy jak i członkowie B.B.Z. M."* — a od siebie dodamy także i wszyscy maszyniści polscy — *„zachowali to wszystko w pamięci i wyciągnęli odpowiednie wnioski na przyszłość"*.

A wnioski nasuwają się z siłą oczywistości. Na tym epokowym sukcesie, na tym wyjednaniu ulg w 2 dni po ich przyznaniu, opiera się cała koncepcja ideowa, cała strategia i taktyka „pracy" B.Z.Z.M. dla dobra interesów naszego zawodu. W imię tego sukcesu odsądzają nas od czci i wiary, sukces ten reklamują jako widomy dowód słuszności swoich metod postępowania. To naiwne i mało inteligentne, ale świadome kłamstwo, rzucone zostało w szeregi maszynistów po to, aby ich raz jeszcze otumanić, aby odwrócić ich uwagę od rzeczy istotnych, aby ich ponownie sprowadzić w grzęzawisko, z którego zaczęli się już potrosze wydobywać.

Gdyby p. przywódcy B.B.Z.M. byli bardziej spostrzegawczy i gdyby przeczytali uważnie oświadczenie p. Ministra, które przecież własnoręcznie zapisywali i gdyby mieli na tyle odwagi i uczciwości, aby powiedzieć prawdę, to zauważyliby niewątpliwie kto jest autorem „sukcesu" w postaci ograniczenia strat na godzinowem do 20%. Dowiadujemy się z okólnika B.B.Z.M. Nr. 2/36 z dnia 11 lipca, że p. Minister Komunikacji rozpoczął swoje oświadczenie od słów następujących: *„Dowiaduję się o zaniepokojeniu wśród maszynistów z powodu reformy dodatku za służbę przy pociągach"*, a zakończył je słowami: *„niechże Pan upokoi swoich kolegów"*.

P. Drożyński poleciał prędko spełnić polecenie i wydał dnia następnego okólnik, w którym nieomieszkał oczywiście pochwalić się swoim, nie całkiem 100% sukcesem, ponadto zaś, już z własnej pilności dodał następujący ustęp:

„Niezależnie od powyższego, Prezes związku zauważa, że wszelkie uchwały, odnośnie ustosunkowania się do nowego zarządzenia, są niewłaściwe, a dają jedynie zadowolenie naszym wrogom. Wzywamy przeto wszystkich kół, którzy nadesłali uchwały protestacyjne z zebrań o anulowanie ich, a natomiast wzamian ich nadsyłali materiału o wysokości zarobków..."

W tej krowodersko - stradomskiej polszczyźnie zawarł p. Prezes Drożyński cały swój światopogląd i udowodnił raz jeszcze po co istnieje B.B. Z.M. i po co on sam stoi na jego czele. Wszelkie ustosunkowanie się jest niewłaściwe, rezolucje anulować, Maul halten und weiter dienen. Od tego jest B.B.Z.M., aby pilnować należytego zachowania się maszynistów.

Jednego jednak p. Prezes zauważyć nie raczył: że gdyby nie to „ustosunkowanie", gdyby nie te rezolucje, gdyby nie groźba zupełnego unicestwienia rozłamu wśród maszynistów, nie byłoby żadnych sukcesów. Myśli, że należyte prawa dla naszego zawodu można wydusić siedzeniem w ministerjalnych przedpokojach. Dlatego ani on sam, ani jego redaktorzy nie rozumieją taktyki naszej organizacji. Nas na konferencje nie proszono, myśmy nie otrzymali ani jednego z 4 projektów godzinowego, ale myśmy bili na alarm, my informowaliśmy członków o zamiarach M. K. i zanim p. Drożyński zdążył się opamiętać po stracie swych złudzeń, myśmy zdążyli już zmobilizować opinię wszystkich pracowników parowozowych i przeciwstawić ją w sposób stanowczy nowej próbie pogorszenia warunków naszego bytu. Kto się pierwszy dowiedział o skutkach tej akcji, to już obojętne; nam na zaszczytacn osobistych nie zależy. Stwierdzamy jednak, iż sukces ten, o którym mowa, jak też i wszystkie inne, które były i będą, zawdzięczają maszyniści, nie nam i nie wam tylko sami sobie. Dlatego ostrzegamy przed usypianiem czujności, dlatego nie wolno nam spocząć na laurach i dlatego raz jeszcze powtarzamy, że istnienie B.B.Z.M. jest przekleństwem dla maszynistów polskich i że tak długo nie będzie nam lepiej, dopóki organizacja ta nie przestanie tumanić maszynistów i przeszkadzać im w uczciwej i legalnej walce o podstawy ich bytu.

SPRAWY SŁUŻBOWE

OBNIŻENIE RYCZAŁTU ZA WYJAZDY DLA MASZYNISTÓW-INSTRUKTORÓW

W ślad za obniżeniem godzinowego oraz diet za wyjazdy w kraju i zagranicę, obniżone zostały również ryczałty za wyjazdy przysługujące niektórym kategorjom pracowników P. K. P. Skala obniżki nie jest równomierna; szczególnie dotkliwie obniżono ryczałty dla pracowników służby mechanicznej, w tej liczbie dla maszynistów-instruktorów.

Występując w obronie praw i interesów maszynistów - instruktorów spełniających trudne i odpowiedzialne obowiązki a traktowanych bez uzasadnionego powodu po macoszemu podjęło Prezydium Z. Z. M. stosowne starania w M. K. Postulaty maszynistów-instruktorów ujęte i uzasadnione zostały w memorjale, którego treść podajemy poniżej w dosłownem brzmieniu: O przebiegu akcji naszej oraz o jej rezultatach nie omieszkamy powiadomić czytelników na łamach „Maszynisty".

Na mocy zarządzenia p. Ministra Komunikacji z dn. 17 lipca 1936 r. N. P. 6/38/51/36, Dz. Urz. M. K. Nr. 40 poz. 202 obniżone zostały ryczałty za wyjazdy przysługujące niektórym kategorjom pracowników kolejowych po myśli rozporządzenia M. K. z dnia 21 sierpnia 1934 Dz. Urz. M. K. Nr. 29 poz. 167. Między innemi obniżony został ryczałt przysługujący maszynistom-instruktorom z złotych 110.— do zł. 70.— a więc o zł. 40.—.

Obniżka ryczałtu dla maszynistów-instruktorów wynosi zatem 36,4% co przekracza znacznie przeciętną obniżki dla inych kategoryj pracowników pobierających ryczałty. Przeciętna ta wynosi mniej więcej 20%, a w szczególności np. dla naczelników oddziałów drogowych, naczelników oddziałów ruchowo-handlowych, rewizorów biletów 19% dla zawiadowców odcinków drogowych 16,6%, dla torowych 12,5%, dla monterów sygnalizacji 15,3% i t. d. Wysoki procent obniżki ryczałtu zastosowany został poza tem tylko do pracowników służby mechanicznej, w szczególności zaś naczelnicy oddziałów mechanicznych utracili 33,3%, zaś zastępcy naczelników oddziałów mechanicznych oraz kontrolerzy mechaniczni utracili narówni z maszynistami-instruktorami 36,4% poprzedniej wysokości ryczałtu.

Obniżenie ryczałtu dla maszynistów -instruktorów w stopniu tak znacznym, przewyższającym o wiele przeciętną zastosowanej obniżki dla pracowników innych gałęzi służbowych, względnie zrównanie stopnia obniżki ze stopniem zastosowanym wobec zastępców naczelników oddziałów mechanicznych oraz kontrolerów mechanicznych uważamy za niesłuszne i krzywdzące maszynistów-instruktorów, a to z następujących powodów:

W przeciwstawieństwie do innych kategoryj pracowników pobierających ryczałty za wyjazdy, maszyniści-instruktorzy nie pobierają dodatków funkcyjnych. Gdy zatem inni pracownicy, którym ryczałt obniżono w stopniu tym samym lub nawet mniejszym pobierają, obok uposażenia zasadniczego ponadto dodatki funkcyjne, co stawia ich pod względem ekonomicznym w położeniu korzystniejszem — maszyniści-instruktorzy nie pobierając dodatków funkcyjnych, posiadają jako jedyny ekwiwalent za spełnianie odpowiedzialnych swoich funkcyj oraz jedyne odszkodowanie za wydatki poniesione w drodze, w postaci ryczałtu za wyjazdy. Gdy zatem obniżono ryczałt za wyjazdy pracownikom pobierającym po 50, 75 i 100 złotych dodatku funkcyjnego tylko o 19 procent — nie jest rzeczą słuszną, aby maszyniści-instruktorzy otrzymywali ryczałt zmniejszony aż o 36,4%.

Obowiązki służbowe maszynistów-instruktorów, określone w specjalnej instrukcji, wymagają stałych i niemal codziennych wyjazdów. § 8 wspomnianej instrukcji postanawia, iż maszynista-instruktor winien jak najczęściej

jeździć po wyznaczonych mu linjach, a praktyczne potrzeby służbowe wymagają ustawicznych, często codziennych, wyjazdów maszynisty - instruktora, inaczej bowiem nie mógłby on spełniać najważniejszych i zasadniczych obowiązków służbowych. Charakter i warunki pracy maszynisty-instruktora różnią się w tym względzie istotnie od charakteru i warunków pracy np. naczelników oddziałów mechanicznych, lub też ich zastępców, którzy wyjeżdżają z miejsca stałego pobytu raczej przygodnie, podczas gdy maszynista-instruktor czyni to stale i regularnie. Okoliczność ta powinna być niewątpliwie uwzględniona w wysokości ryczałtu skoro, z powodów oczywistych, częstsze wyjazdy pociągają za sobą zwiększone wydatki zwłaszcza, iż maszynista-instruktor nie może, z uwagi na zakres i rodzaj swoich obowiązków wywozić z sobą jedzenia, lecz z konieczności zmuszony jest korzystać z jadłodajni i bufetów.

Do maszynistów-instruktorów zastosowano ponadto, jeśli chodzi o ryczałty za wyjazdy, specjalne normy dotyczące określenia okręgu w obrębie którego ryczałt przysługuje. Podczas gdy wszyscy inni, pobierający ryczałty, pracownicy oddziałów podległych dyrekcjom O. K. P. otrzymują ryczałt na pokrycie wydatków związanych z wyjazdami jedynie tylko na obszarze swojego oddziału, gdy zaś wyjeżdżają poza oddział — mają prawo do djet i zwrotu kosztów przejazdu, maszyniści-instruktorzy, po myśli rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dn. 4.I.36 Nr. N. 6/38/54/35, Dz. Urz. M. K. Nr. 6, poz. 26 nie otrzymują djet i zwrotów kosztu przejazdów nawet wówczas, gdy wyjeżdżają poza obszar swojego oddziału, o ile tylko jazda odbywa się na odcinku lub też do miejscowości, do której dojeżdżają parowozy danego oddziału przyczem stosuje się tę normę także i wtedy, jeżeli dany odcinek lub dana miejscowość leży w okręgu innej dyrekcji O. K. P. Takie określenie okręgu w obrębie którego przysługuje ryczałt stawia maszynistów-instruktorów w sytuacji szczególnie niekorzystnej zarówno bezwzględnie jak też i w porównaniu z innymi pracownikami, a okoliczność ta powinna być, zdaniem naszem, uwzględniona w wysokości ryczałtu.

Wspomniane ostatnio rozp. M. K. z dn. 4 stycznia 1936 r. stało się źródłem dotkliwego pokrzywdzenia maszynistów-instruktorów. Na jego podstawie odmawia się maszynistom-instruktorom djet za wyjazdy celem odbioru parowozów w fabrykach lub warsztatach, o ile tylko fabryka lub warsztat znajduje się przypadkiem w miejscowości do której dojeżdżają parowozy danego oddziału mechanicznego, w którym zatrudniony jest maszynista-instruktor. Dyrekcje nie biorą przytem pod uwagę faktu, iż maszynista-instruktor celem dojazdu do fabryki musi się posługiwać innym rodzajem lokomocji np. tramwajem lub dorożką, nie liczą się z tem, iż maszynista-instruktor odbierając parowóz w fabryce lub w warsztacie odbywa jazdę próbną po odcinkach na których parowozy jego oddziału wogóle nie kursują i t. d. a skutkiem tego maszynista-instruktor, zatrudniony niejednokrotnie po dwa dni i dwie noce przy odbiorze parowozu w miejscowości odległej o kilkaset kilometrów od stałej swojej siedziby służbowej, nie otrzymuje za to ani djet ani zwrotu kosztów przejazdu, lecz musi wszystkie swoje wydatki pokrywać z ryczałtu. Opisany wyżej stan rzeczy był źródłem rozgoryczenia maszynistów - instruktorów już poprzednio, gdy ryczałt ich wynosił zł. 110.— miesięcznie, obecnie zaś, po dotkliwem obniżeniu wysokości ryczałtów stać się musi tem więcej krzywdzący, niesprawiedliwy i nieznośny.

W wymiarze wysokości ryczałtu dla maszynisty-instruktora, względnie stopnia obniżki tego ryczałtu należałoby zdaniem naszem uwzględnić ponadto okoliczność, iż maszyniści-instruktorzy nie otrzymują umundurowania, mimo iż warunki ich pracy powodują bardzo szybkie zniszczenie odzieży. W myśl postanowień instrukcji dla maszynistów-instruktorów, obowiązani są oni kontrolować sposób prowadzenia parowozu przez drużyny parowozowe, prawidłowe opalanie parowozu, ogólny stan parowozu i jego pracę, utrzymanie parowozu w czystym stanie, sprawność pracy przy oczyszczaniu parowozów na kanałach i przy zaopatrywaniu ich w węgiel, wodę, piasek, smary i t. d. sprawdzać dobroć paliwa, nadzorować pracę smarowników i t .d. Wykonanie tych obowiązków nie jest możliwe bez otarcia o brudzące i plamiące materjały, wymaga, wchodzenia pod parowóz, osobistego badania okopconych i naoliwionych jego części i urządzeń, a wobec tego jasnem jest, iż ubranie maszynisty-instruktora ulega i ulegać musi szybkiemu zabrudzeniu i zniszczeniu. Z drugiej strony maszynista-instruktor jest w swoim zakresie działania przełożonym drużyn parowozowych, rewidentów wagonów, smarowników, palaczy i t. d. reprezentuje wobec nich a często i wobec publiczności oraz wobec innych władz, wyższe organy P.K.P., co wymaga utrzymania wyglądu zewnętrznego w stanie odpowiednio przyzwoitym. Mimo, iż argumenty te przytaczamy corocznie po kilka razy od dłuższego szeregu lat wobec Ministerstwa Komunikacji i mimo iż Ministerstwo obiecało swego czasu rozpatrzeć przychylnie sprawę przyznania maszynistom - instruktorom odzieży służbowej — pracownicy ci dotąd odzieży służbowej nie otrzymują i zmuszeni są pokrywać wydatki na ten cel ze swego uposażenia służbowego wzgl. z ryczałtu z wyjazdy. I ta bardzo ważna okoliczność winna być zatem uwzględniona w całej pełni, stanowi bowiem znaczne zwiększenie wydatków maszynisty - instruktora stwarzając dla niego sytuację wyjątkowo niekorzystną w porównaniu do innych pracowników, korzystającywch nietylko z ryczałtów lecz nadto i z dodatków funkcyjnych, którym jednakże, mimo to obniżono ryczałt w stopniu znacznie mniejszym aniżeli maszynistom-instruktorom.

Nie bez wpływu na wysokość wydatków ponoszonych przez maszynistów - instruktorów w czasie wyjazdów służbowych jest ponadto okoliczność iż zmuszeni są oni bardzo często do nocowania poza stałą siedzibą służbową, a nie mają prawa do korzystania z bezpłatnych pokojów służbowych, lecz zmuszeni są opłacać noclegi w przeznaczonych na ten cel pomieszczeniach według stawki stosunkowo wysokiej, bo wynoszącej aż zł. 1.50 za nocleg.

W opisanych powyżej warunkach, dotkliwa i specjalnie wysoka obniżka ryczałtu za wyjazdy dla maszynistów-instruktorów jest dla tych pracowników szczególnie krzywdząca. Poczucie tej krzywdy wzmaga się ponadto wskutek specyficznych sposobów odnoszenia się do tej kategorji pracowników przez władze przełożone. Znaczna większość pracowników pełniących obowiązki maszynistów — instruktorów nie posiada definitywnej nominacji na to stanowisko. Obiecana dla nich 7 grupa uposażenia jest dotąd tylko teoretyczną, albowiem żaden dotąd maszynista - instruktor nie został do tej grupy zamianowany. Maszyniści-instruktorzy rekrutują się z pośród najzdolniejszych, najbardziej doświadczonych i godnych pełnego zaufania maszynistów parowozowych. Wymaga się od nich obszernych wiadomości teoretycznych i wieloletniego doświadczenia praktycznego. Wobec tego mianowanie na stanowisko maszynisty-instruktora, lub też powierzenie pracownikowi pełnienia obowiązków na tem stanowisku nie może i nie powinno być połączone z degradacją ekonomiczną i z dotkliwem uszczupleniem praw, należności i poborów wyróżnionego w ten sposób pracownika. Tymczasem w obecnym stanie rzeczy maszynista parowozowy, z reguły maszynista I klasy, prowadzący pociągi pośpieszne, lub conajmniej osobowe dalekobieżne, po powierzeniu mu pełnienia obowiązków maszynisty-instruktora nie zyskuje nic w zakresie uposażenia służbowego i nie otrzymuje awansu, natomiast traci prawo do pobierania odzieży służbowej, przyjmuje na siebie uciążliwe, mozolne i odpowiedzialne obowiązki a z przyznanego sobie ryczałtu za wyjazdy nie ma możności pokryć nawet rzeczywistych wydatków, które w związku z tem ponosi. To też maszyniści parowozowi bronią się w miarę sił i możności przed przydziałem na stanowisko maszynisty-instruktora a wielu z nich nosi się z myślą powrotu na parowóz. Jesteśmy przekonani, iż w razie otrzymania ryczałtu w obecnej zmniejszonej wysokości i w razie nieuwzględnienia innych słusznych a minimalnych żądań i postulatów tej kategorji pracowników — władze P. K. P. będą miały poważne trudności w wynalezieniu odpowiednich kandydatów na stanowiska maszynistów - instruktorów.

Z tych wszystkich względów prosimy Ministerstwo Komunikacji o poddanie rewizji zarządzenia M. K. z dn.

17 lipca 1936 r. w punkcie dotyczącym stawki ryczałtu dla maszynistów - instruktorów i o utrzymanie ryczałtu tego w poprzedniej wysokości, t. j. w sumie zł. 110.— miesięcznie, czyli w wysokości takiej jaka przysługuje np. mniej odpowiedzialnym i pracującym w nierównie lepszych warunkach rewizorom biletów. Ponadto prosimy o wydanie instrukcji wyjaśniającej do zarządzenia M. K. z dn. 4.I.1936 Dz. Urz. M. K. 36, poz. 26 w tym sensie aby maszynistom-instruktorom delegowanym celem odbioru parowozów przysługiwały normalne djety i zwrot kosztów przejazdu jeżeli tylko fabryka czy warsztat, z którego parowóz jest odbierany znajduje się poza obszarem danego oddziału mechanicznego. Wreszcie ,przy sposobności, ponawiając wielokrotne nasze próby, i powołując się na argumenty zawarte w licznych naszych memorjałach do M. K., prosimy o przyznanie maszynistom - instruktorom pełnego umundurowania i o udzielenie posiadającym stosowne warunki, definitywnych nominacyj i to, zgodnie z obietnicą M. K., w 7-ej grupie uposażenia.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

MORSKI FRANCISZEK

Maszynista parowozowni Kutno

Zginął na posterunku śmiercią maszynisty dnia 1 lipca 1936 r. w st. Gułtowy prowadząc pociąg pośpieszny Nr. 1305 na szlaku Warszawa-Poznań.

CZEŚĆ PAMIĘCI OFIARY OBOWIĄZKU!

Niniejszem składam serdeczne Bóg zapłać Uczestnikom odprowadzenia na miejsce Wiecznego Spoczynku męża i ojca naszego ś. p. *Franciszka Morskiego,* który zginął na posterunku pełnienia pracy zawodowej, w dn. 1.7.36 r. na stacji Gułtowy, a mianowicie:

Zrządowi Koła Z. Z. M. Bydgoszcz i Toruń za uczestnictwo ze sztandarem, Zarządowi Koła Z. Z. M. Kutno za złożenie wieńca i wzięcie udziału w pogrzebie

Emilja Morska z dziećmi

RYBA

Na nieboskłonie B. B. Z. M. ukazała się ostatnio nowa gwiazda pierwszej wielkości, niejaki p. Ryba. Na zjeździe B .B. Z. M. w Stanisławowie zasiadał on jako asesor w Prezydjum Zjazdu, ostatnio zaś popisywał się na łamach „Maszynisty Kolejowego", jako „głos z terenu" i popełnił w tym celu bardzo prawomyślny i bardzo dla nas zabójczy artykuł.

Zapytujemy uprzejmie, czy nie jest to przypadkiem p. Kazimierz Ryba ze Zbąszynia? Jeśli by tak być miało, wówczas radzimy p. Rybie (Kazimierzowi), aby zwyczajem, gatunkowi swemu właściwym, schował się pod wodę i głosów z terenu nie wydawał. P. Ryba zna niewątpliwie treść dokumentów, przechowywanych troskliwie w archiwum naszego Związku. Śmiemy przypuszczać, że z opublikowania tych dokumentów p. Ryba nie byłby zbytnio zadowolony. Powinien p. Ryba ponadto mieć nieco większe zaufanie do pamięci pracowników kolejowych w Gnieźnie, gdzie dotąd nie zapomniano o pewnej spółdzielni i o działalności p. Ryby w fachu piekarskim. Także i kolejarze ze Zbąszynia mogliby coś niecoś powiedzieć o p. Rybie, coby mu również nie było przyjemne.

Ograniczymy się narazie do tej krótkiej notatki. Ostatecznie p. Ryba jest człowiekiem żonatym i ojcem rodziny, która nie powinna cierpieć za winy swego żywiciela. Nie chcemy wobec tego robić p. Rybie przykrości, radzimy mu jednak, aby powściągnął swój zapał do pracy społecznej i aby nas, nie zaczepiał. Jeśliby jednak rada nasza pożądanego skutku nie odniosła — następnym razem będziemy mniej delikatni.

ROGOŹNO

Dnia 11 lipca b. r. odbyło się uroczyste pożegnanie p. zawiadowcy parowozowni kol. **Maciejewskiego,** który po długoletniej pracy na kolei odszedł w stan spoczynku.

Uroczystość zagaił przewodniczący Koła Z. Z. M. kol. **Walkowiak,** który wyraził kol. Maciejewskiemu podziękowanie za sumienną i gorliwą pracę dla dobra państwa, kolejnictwa i organizacji zawodowej, życząc mu zasłużonego wypoczynku w pełnem zdrowiu przez długie lata.

W imieniu Zarządu Okręgowego przemawiał kol. **Doliński,** który podkreślił, iż kol. **Maciejewski,** który od roku 1922 bez przerwy zajmował stanowisko zawiadowcy parowozowni, zaskarbił sobie dzięki wybitnym zaletom osobistym powszechny szacunek i uznanie, to też wśród pracowników cieszył się niekłamaną i serdeczną sympatją. Dlatego w imieniu Związku życzymy zasłużonemu i cenionemu powszechnie kol. Maciejewskiemu spędzenia w zdrowiu i pomyślności Jego zasłużonego wypoczynku.

Po zakończeniu przemówień wszyscy uczestnicy spędzili kilka godzin przy wspólnej herbatce.

SPROSTOWANIE

Do Redakcji „Maszynista"
Organu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych
w Warszawie
ul. Chmielna 9.

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z zamieszczonym w Nr. 1 (239) ze stycznia 1935 r. poczytnego jego czasopisma artykułu pod tytułem „Zebranie Koła B. M. Z. M. w Wilnie" — na podstawie art. 21 dekretu o przedmiocie Tymczasowych przepisów prasowych z dn. 7.II.1919 r. (Dz. Pr. 1919 r. Nr. 14 poz. 186) upraszam o umieszczenie w jednym z najbliższych numerów czasopisma „Maszynisty" następującego sprostowania.

Nieprawdą jest iż pom. masz. p. Sobaś, zarzucił mi jak to sobie autor chce iż ja rzekomo „zerwał ze ściany portret Marszałka Piłsudskiego i rzucił nim o ziemię".

Natomiast prawdą jest iż pom. Sobaś Mieczysław dn. 24.8.35 r. pomawiał mnie że ja kiedyś i gdzieś miałem zdjąć portret Marszałka Piłsudskiego wobec czego celem bliższego wyświetlenia tej sprawy i pociągnięcia go do odpowiedzialności służbowej dnia 25.8.34 r. złożyłem raport służbowy na skutek którego podczas dochodzenia służbowego p. Sobaś słowa wypowiedziane o rzekomym zdejmowaniu portretu cofnął, twierdząc że o podobnym fakcie sam nic nie wie, a słyszał to od pom. masz. Wisłockiego, który o tem opowiadał, zaznaczając, że nigdy by tego sam nie powiedział, ponieważ tego niewidział i za niestosowne jego zachowanie się wobec mnie dn. 28.9.1934 r. przez Oddział Wileński ukarany został karą porządkową.

Nieprawdą jest, iż rzekomo miałem „skarżyć Sobasia do sądu i pomimo, że było to już dość dawno — jakoś głucho i o samej sprawie i jej rezultatach".

Natomiast prawdą jest, że wobec wyjawienia przez Sobasia iż podobne wieści rozpowszechniał pom. masz. Wisłocki zwróciłem się do Dyrekcji o zezwolenie pociągnięcia tegoż do odpowiedzialności sądowej i po uzyskaniu złożyłem przeciwko p. Wisłockiemu skargę z art. 255 K. K. do Sądu

Grodzkiego w Wilnie (akta Nr. II Kg. 20/35), który na rozprawie głównej w dn. 25/28.10.35 r. wydał poniższy wyrok, który po uprawomocnieniu się podaję.

Nr. II. Kg. 20/35 r. *Odpis*

SENTENCJA WYROKU

W Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej. Dn. 25/28 października 1935 r. Sąd Grodzki w Wilnie Wydział . . . . Karny . . . . . . Oddział . . . . . . w składzie następującym: Sędzia . . . . Protokólant . . . . . w obecności oskarżyciela publicznego . . . . . . rozpoznawszy dn. . . . .. 193.— r. sprawę:

1) Wisłockiego Zenona osk.-nego z art. 255 kk. urodz. . . . r. . . . . . i uznając winę oskarżonego za udowodnioną, na zasadzie art. 10, 366, 368, 370, 578 k. p. k. i art. 255 k. k. i 61 k. k. art. 10

orzekł

M-ca m. Wilna Wisłockiego Zenonona, s. Józefa i Anny, l. 28, uznając winnym tego, że w drugiej połowie 1934 r. w Wilnie pomawiał Mieczysława Rawdę o niestosownem zachowaniu jego z portretem Marszałka Piłsudskiego w r. 1926 w Wilnie, co mogło narazić Rawdęgo na utratę zaufania, potrzebnego dlań jako pracownika P. K. P. i skazać go za to na karę osadzenia w areszcie na jeden (1) miesiąc oraz na karę grzywny w kwocie 50 zł. Tytułem opłat sądowych pobrać od skazanego 10 zł. i koszty postępowania w sprawie na rzecz Państwa. Na zasadzie art. 61 K. K. wykonanie orzeczonej kary dotyczącej kary pozbawienia wolności zawiesić na 2 lata.

Sędzia (—) Zmaczyński

Łączę wyrazy szacunku i poważania. —

Rawdo Mieczysław
p-nia Wilno, zawiadowca warsztatów

ZBIÓRKA NA F.O.N.

Dnią 6 sierpnia 1936 r. przekazały drużyny parowozowe **par. Piotrków** na konto P.K.O. Nr. 6 **zł. 604** (sześćsetcztery), zebrane z wolnej ręki przy wypłacie uposażenia za miesiąc sierpień r. b.

PODZIĘKOWANIA

Wzruszony do głębi serdecznością z jaką żegnali mnie Koledzy oraz mój zwierzchnik w dn. 22.8.36 r. z powodu odejścia mego w stan spoczynku po 40-letniej pracy w kolejnictwie — a w szczególności inicjatorom miłego pożegnania przy którem zostałem obdarzony przez Kolegów drogiemi dla mnie pamiątkami, tą drogą składam serdeczne Bóg zapłać. A jednocześnie serdecznie dziękuję Prezydjum Zarządu Głównego Z. Z. M. za udzielenie mi zapomogi oraz danie lokalu na miłe dla mnie pożegnanie.

Opuszczając Kolegów pozostających w służbie czynnej, żegnam Zarząd Główny Z. Z. M., Prezydjum Związku oraz wszystkich Kolegów, życząc pomyślnej pracy dla dobra naszej organizacji i doczekania momentu tak wzruszającego, jaki zgotowali mi Koledzy Koła Warsz.-Głów., urządzając pożegnanie pełne życzliwości.

Bolesław Lüth
b. dyspor. parow. Warsz-Głów.

Wychodząc w stan spoczynku, Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie i p. Dr. Żuniakowi, za pomyślne przeprowadzenie sprawy emerytalnej, jak również za szybkie wypłacenie mi zapomogi chorobowej oraz całemu Zarządowi Z. Z. M. Koła Piotrków składam tą drogą najserdeczniej — Bóg zapłać, i życzę pomyślnej i owocnej pracy nadal dla naszej organizacji.

M. Wierzba.
emeryt. m-sta par. Piotrków

Niniejszym składam najserdeczniejsze podziękowanie b. Prezydjum Związku Zawodowego Maszynistów w osobach pp. Piotra Borkowskiego, Jana Komorowskiego, Wacława Siadaka, Józefa Lisiewicza, oraz Panu Zastępcy Naczelnika parowozowni Warszawa — Wschodnia Janowi Lebiszowi, panu maszyniście instruktorowi Ignacemu Jaworskiemu, tudzież wszystkim kolegom maszynistom i pomocnikom maszynistów parowozowni Warszawa — Wschodnia za łaskawe wzięcie udziału w uroczystości pożegnania i za upominek, który mi ofiarowali z okazji przeniesienia mnie z parowozowni Warszawa — Wschodnia do parowozowni Gniezno. Pożegnanie to wywarło na mnie niezapomniane wrażenie, gdyż pracując w parowozowni Warszawa — Wschodnia od pierwszych chwil odzyskania Niepodległości, — zżyłem się z Wami i starałem się oddawać moje najlepsze wysiłki dla rozwoju ojczystego kolejnictwa i dla dobra współtowarzyszy pracy.

Raz jeszcze dziękuję Wam za okazane mi serce.

Wacław Borkowski,
dyspozytor parowozowni Gniezno.

Składam serdeczne podziękowanie Głównemu Zarządowi Z. Z. M. oraz Zarządowi Koła Poznań, za udzielenie mi pomocy prawnej z powodu katastrofy kolejowej w Poznaniu dnia 15.XII.1933.

Gorąco dziękuję memu obrońcy kol. **Czesławowi Nowickiemu** za skuteczną i troskliwą obronę w postępowaniu dyscyplinarnem w pierwszej i drugiej instancji. Jednocześnie apeluję do wszystkich kolegów służby parowozowej, aby niezłomnie i niezachwianie trwali w szeregach Z. Z. M. jako jedynej organizacji, która zapewnia członkom swoim skuteczną pomoc i opiekę w podobnych wypadkach.

Józef Garasz,
masz. parowozowni Poznań.

Za okazaną nam pomoc i zajęcie się pogrzebem drogiego męża i ojca naszego **Oswalda Fajertaga** w Aleksandrowie Kuj., a w szczególności panom: Groblewskiemu Stanisławowi, Machalskiemu Wiktorowi i Jaskólskiemu Władysławowi, jak również pocztowi sztandarowemu i orkiestrze z koła Z. Z. M. Kutno oraz wszystkim kolegom i znajomym za odprowadzenie zwłok na wieczny spoczynek, składamy staropolskie „Bóg zapłać"

Żona i córka.

W poczuciu obowiązku serdecznej wdzięczności wyrażamy tą drogą podziękowanie wszystkim PP. Kolegom, przyjaciołom, znajomym, oraz Zarządowi Koła Z Z. M. w Dęblinie, orkiestrze i tym wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę w odprowadzeniu zwłok na miejsce wiecznego spoczynku ś. p. **Hipolita Marciniekiego,** maszynisty parowozowni Dęblin.

Równocześnie Głównemu Zarządowi Z. Z. M. w Warszawie za rychłe wypłacenie zapomogi pośmiertnej 1.000 złotych składamy serdeczne Bóg zapłać.

Żona Kazimiera Marciniecka,
syn i córka.

Składam serdeczne podziękowanie za oddanie ostatniej posługi ś. p. mężowi memu **Antoniemu Bielskiemu** b. maszyniście parowozowni Białystok wszystkim kolegom i znajomym zmarłego.

Ewa Bielska.

Niniejszem składamy serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę drogim nam zwłokom ś. p. Męża i Ojca naszego **Stanisława Dłubaka.** W szczególności dziękujemy Zarządowi Z. Z. M., pp. Jóźwickiemu, Pisarkowi, Łotkowskiemu i Papińskiemu, za słowa pociechy oraz za pomoc w przewiezieniu zwłok do Kielc, Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pośmiertnej w sumie zł. 1000.— oraz wszystkim uczestnikom smutnego obrzędu pogrzebowego.

Sylwina Dłubak z dziećmi.

Składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Związku w szczególności zaś b. Prez. kol. Borkowskiemu, za życzliwe, koleżeńskie i rzetelne załatwienie wszystkich spraw związanych z przeniesieniem mojem w stan spoczynku i wymiarem zaopatrzenia emerytalnego, i życzę przy tej sposobności kol. członkom Prezydjum dalszej owocnej pracy dla dobra ogółu członków.

Edward Brewczyński,
emer. masz. par. Łazy.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa